

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WtGBI. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
28. APRIL 1952

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTCHRIFT

Nr. 837 508

KLASSE 63h GRUPPE 2 09

St 2735 11/63h

Dr.-Ing. Werner Wolfram, Koblenz und
Johann Wittebrock, Koblenz-Pfaffendorf
sind als Erfinder genannt worden

Stabilus Industrie- und Handelsgesellschaft m. b. H., Koblenz-Neuendorf

Stoßdämpfer-Anordnung für Kraft- und Fahrräder

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 8. November 1950 an

Patentanmeldung bekanntgemacht am 23. August 1951

Patenterteilung bekanntgemacht am 20. März 1952

BEST AVAILABLE COPY

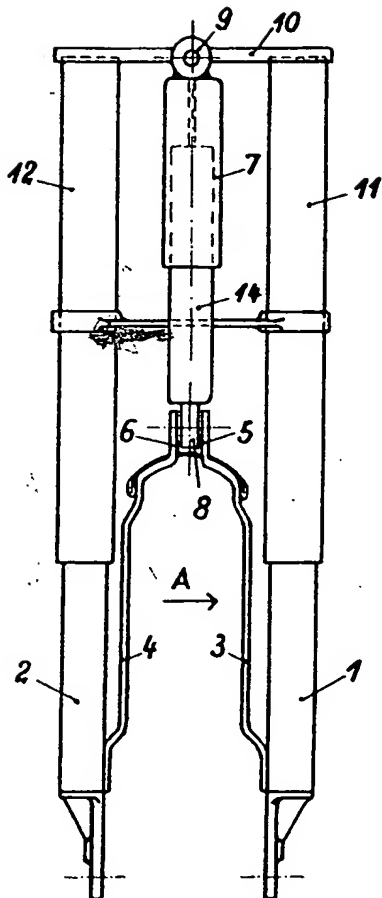
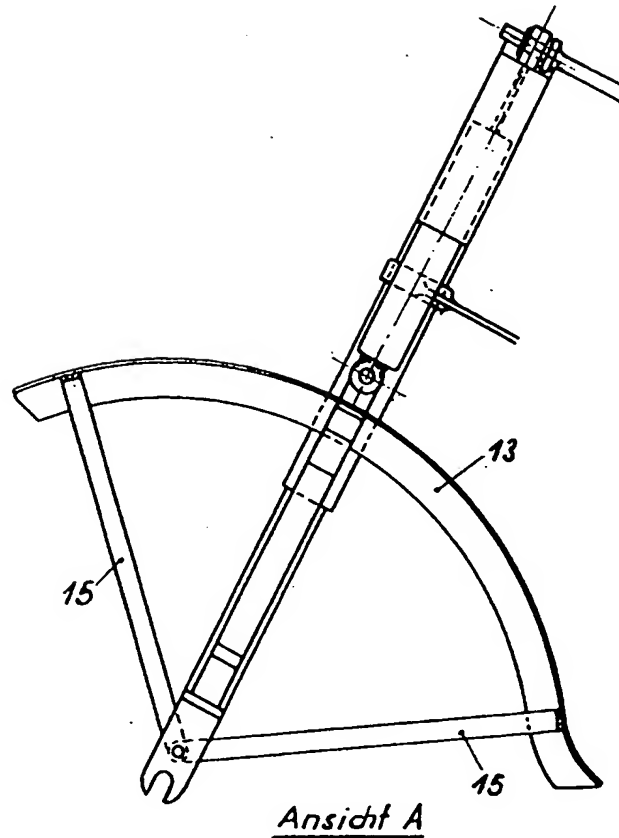


Abb. 1



Ansicht A

Abb. 2

Die Erfindung bezieht sich auf Teleskopstoßdämpfer, insbesondere für Kraft- und Fahrräder, die mit Teleskopvorderradgabeln ausgerüstet sind. Es sind bereits Teleskopvorderradgabeln bekannt, in deren Gabelholmen Oldruckstoßdämpfer eingebaut sind, um den Rückstoß der Gabelfedern abzdämpfen. Diese Anordnung der Stoßdämpfer ist sehr kompliziert, und es werden in jedem Falle zwei Stoßdämpfer benötigt.

Gemäß der Erfindung wird vorgeschlagen, einen Teleskopstoßdämpfer zwischen den beiden Gabelholmen einer Teleskopvorderradgabel so anzu-
bringen, daß das obere Gelenkauge im Mittelpunkt der die beiden feststehenden, oberen Gabelrohrteile verbindenden Querstrebe und das untere Gelenk-
auge an den beiden Stützbügelhälften, die mit den unteren beweglichen Gabelrohren in Verbindung stehen, angeschlossen wird. Hierdurch wird nicht nur eine Versteifung der beweglichen Gabelrohre erreicht, sondern man erzielt gleichzeitig eine gute
Abstützung für den Stoßdämpfer und eine Befestigungsmöglichkeit für das Schutzblech, das sich mit den Gabelrohren auf und ab bewegen kann und
hierbei stets in gleichem Abstand von der Reifen-
auflagefläche bleibt.

Die Erfindung ist in der Zeichnung veranschaulicht.

Abb. 1 zeigt die Vorderansicht einer Teleskopvorderradgabel gemäß der Erfindung und

Abb. 2 die Seitenansicht unter Weglassung eines Gabelholmes.

Die beiden beweglichen Gabelrohre 1 und 2 sind durch die Stützbügelhälften 3 und 4, an deren oberen Teil 5 und 6 sich der Stoßdämpfer 7 mit dem
Gelenkauge 8 abstützt, kraftschlüssig miteinander

verbunden. Das obere Gelenkauge 9 des Stoßdämpfers stützt sich am oberen Steuerkopf 10, mit dem die feststehenden Gabelrohre 11 und 12 verbunden sind, ab. Bei einer Aufwärtsbewegung des an den beweglichen Gabelrohren 1 und 2 befestigten Rades macht der Stoßdämpfer 7 mit seinem unteren Teil 14 diese Bewegungen mit und dämpft je nach Einstellung die entstehenden Stöße mehr oder weniger ab. Hierdurch wird die Stoßübertragung auf den Fahrer stark herabgemindert, und es wird eine angenehme Fahrweise erzielt. Außerdem kann das Schutzblech 13 an den Stützbügelhälften 3 und 4 und über Verstrebungen 15, die das obere und untere Ende des Schutzbleches halten, an den Gabelholmen 1 und 2 befestigt werden.

PATENTANSPRÜCHE

1. Stoßdämpfer-Anordnung für Kraft- und Fahrräder, dadurch gekennzeichnet, daß der Stoßdämpfer zwischen den Gabelholmen an-
gebracht ist.

2. Stoßdämpfer-Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Stoßdämpfer (14) mit seinem unteren Gelenkauge (8) an mit den beweglichen Gabelrohren fest verbundenen Stützbügelhälften (3, 4) befestigt ist.

3. Stoßdämpfer-Anordnung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß sich der Stoßdämpfer mit seinem oberen Gelenkauge (9) am Steuerkopf (10) abstützt.

4. Stoßdämpfer-Anordnung nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Schutzblech an dem Stützbügel und über Verstrebungen (15) an den beweglichen Gabelrohrteilen (12) befestigt ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen